

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA EM CURITIBA – PRINCIPAIS DESAFIOS A
SEREM CONSIDERADOS NA REVISÃO DO PLANO DIRETOR EM 2014

CURITIBA

2014

RAFAELA TSCHÖKE SANTANA

GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA EM CURITIBA – PRINCIPAIS DESAFIOS A
SEREM CONSIDERADOS NA REVISÃO DO PLANO DIRETOR EM 2014

Artigo de conclusão de Curso de Especialização do
Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento
Econômico, Setor de Ciências Sociais Aplicadas, da
Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Marco Antonio Ribas Cavalieri

CURITIBA

2014

RESUMO

Congestionamentos, superlotação dos transportes públicos, e o tempo despendido no trânsito são algumas das situações vivenciadas cotidianamente nos grandes centros urbanos e que são herança de uma gestão despreparada para a condução da crescente urbanização ocorrida principalmente entre os anos 1960 e 1980. Uma concepção recente sobre a mobilidade urbana aponta que esta não deve ser encarada apenas como formas de prover transporte, mas como um conjunto integrado de políticas públicas que contemplem as diretrizes de ocupação e uso do solo, aspectos econômicos, demográficos, ambientais, e que garantam acesso e circulação de forma segura e democrática aos centros urbanos. Este trabalho objetivou analisar os principais desafios que se impõem na área de planejamento e gestão da mobilidade urbana no município de Curitiba, tendo em vista a revisão de seu Plano Diretor em 2014. Foram realizadas pesquisas bibliográficas e em documentos oficiais, relatórios e publicações do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), do Ministério das Cidades e da Urbanização de Curitiba (URBS). Também foram analisados os relatórios das Oficinas de Capacitação e Diagnóstico realizadas nas administrações regionais do município em 2014. Observou-se que entre a transposição de barreiras físicas, a melhoria de vias, calçadas e ciclovias, o provimento de transporte público, a redução da dependência entre as regionais e o crescimento populacional são alguns dos principais aspectos relacionados a mobilidade urbana a serem trabalhados pela revisão do Plano Diretor. Pode-se concluir que a gestão da mobilidade urbana em Curitiba é um processo sistêmico, e que tende a contar com maior participação popular devido a disponibilização pela administração pública de canais para tal.

PALAVRAS-CHAVE:

Mobilidade Urbana, Planejamento Urbano, Plano Diretor de Curitiba.

ABSTRACT

Congestion, overcrowding of public transportation and time spent in traffic are some of the everyday situations in large urban centers and are the heritage of an administration unprepared to deal with the crescent urbanization that occurred especially between the 1960's and the 1980's. A recent conception of urban mobility indicates that it must not be considered just as a way to provide transportation, but as an integrated entirety of public policies that contemplate the guidelines for the occupation and usage of the land, that consider the economic, demographic and environmental aspects, and that guarantees the democratic and safe access and circulation in urban centers. This paper aimed to analyze the main challenges that enjoin the planning and management of urban mobility in the city of Curitiba, considering the review of its Master Plan in 2014. Researches were leaded in the specialized literature, official documents, reports and publications of the Institute of Urban Research and Planning of Curitiba (IPPUC), in Federal Administration of Cities and in the Municipal organ of Urbanization (URBS). Reports of the Capacitation and Diagnostics Workshops conducted in 2014 in Curitiba by the local administration were also considered. It was observed that the transposition of physical barriers, the improvement of routes, sidewalks and bike paths, the offer of public transportation, the reduction of the dependence relation between the city's regionals and the population growth are some of the main aspects related to urban mobility that must be worked in the city's Master Plan review. It is possible to conclude that the management of urban mobility in Curitiba is a systemic process, which tends to rely on greater popular participation due to provision of channels for it by local government.

KEYWORDS:

Urban mobility, Urban Planning, Curitiba's Master Plan.

1 INTRODUÇÃO

Morar na cidade há alguns anos era sinônimo de melhores oportunidades e de qualidade de vida. Nos dias atuais esta ideia já não é um consenso. O crescimento urbano desordenado e as pressões econômicas fizeram com que muitos dos grandes centros urbanos se tornassem espaços truncados, marcados por conflitos, violência e desigualdades, com aglomeração de pessoas e construções, vias de transporte sobrecarregadas, assim como estruturas públicas funcionando em seu limite de infraestrutura de atendimento.

Os sistemas de transporte e modelos de mobilidade adotados pelas cidades tem grande influência neste aparente caos urbano. Ao longo do século XX o planejamento e expansão das cidades esteve altamente voltado para atender as necessidades dos automóveis particulares, “[...] até mesmo suprimindo o transporte público e fazendo com que o automóvel seja valorizado sobre outros sistemas modais de transporte” (DUARTE *et al.*, 2008, p.12). A facilidade e rapidez dos veículos motorizados individuais ocasionou um crescimento urbano disperso e iniciou um ciclo vicioso, em que “[...] a degradação do espaço público causada pela construção de vias força os habitantes a se mudarem para outras áreas habitáveis, o que por sua vez, gera a necessidade de construção de mais vias nestes locais.” (CORRÊA *et al.*, 2009, p. 13).

Neste cenário, a cidade de Curitiba, situada no sul do Brasil, figura entre os municípios com práticas consideradas modelo de planejamento e gestão. A criação do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), em 1965, teve grande influência para uma administração altamente técnica em termos arquitetônicos e urbanísticos ao longo das décadas seguintes.

Foi a partir da década de 1970 que alguns dos equipamentos urbanos mais representativos da Curitiba “cidade-modelo” começaram a ser instalados.

No Brasil dos anos 1970 todo mundo queria o automóvel. Curitiba apostou no transporte coletivo, no ônibus. Apostou no sistema que uniu as direções da cidade em uma rosa-dos-ventos completa e que induziu Curitiba a crescer na direção correta (URBAN, 2004, p. 5).

Além do transporte público, com suas vias de ônibus expressos, estações-tubo e ônibus biarticulados, a implantação de parques e praças com grandes áreas verdes e a coleta seletiva do lixo, colocaram Curitiba em destaque em discussões nacionais

e internacionais sobre qualidade de vida e respeito ao meio ambiente nos meios urbanos.

Entretanto, a ideia de Curitiba como cidade modelo em inovação e planejamento urbano não é unanimidade entre pesquisadores e especialistas da área. Muitos defendem que a modernidade da capital paranaense foi uma imagem mercadológica criada ao longo de décadas em que se perpetuou o domínio político de um mesmo grupo na administração da cidade. “O modelo combina o urbanismo e o *marketing* com a existência de uma estrutura institucional fortalecida e apoiada na presença de uma ‘liderança criativa e visionária’” (MOURA, 2009, apud IRAZÁBAL, 1997). Independentemente de Curitiba ser realmente uma cidade-modelo, ou apenas um discurso, o que se percebe atualmente é que os modelos de urbanização seguidos pela capital paranaense já não parecem dar conta da realidade urbana que se apresenta na região.

O planejamento local e o arranjo-físico setorial produzido já estão no limite, não resistindo apenas a pequenas incorporações e modificações de usos e coeficientes. A princípio eficientes, já vêm produzindo efeitos contrários, seja pelas deseconomias de um adensamento impróprio, seja pela saturação da capacidade das infraestruturas e dos serviços, que começam a se tornar perceptíveis (MOURA, 2009, p.230).

Desta forma, este trabalho pretende identificar os principais desafios que se impõem na área de planejamento e gestão da mobilidade urbana no município de Curitiba, tendo em vista a realização da revisão de seu Plano Diretor em 2014.

Para este fim foram realizadas pesquisas bibliográficas e em documentos oficiais, relatórios e publicações do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), do Ministério das Cidades, da Prefeitura de Curitiba e da Urbanização de Curitiba (URBS). Foram analisados também os documentos produzidos a partir das Oficinas de Capacitação e Diagnóstico que aconteceram entre março e abril de 2014, disponibilizados no *síte* da Prefeitura Municipal.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 UMA CONCEPÇÃO DE MOBILIDADE URBANA

A mobilidade urbana tem sido amplamente discutida nos últimos tempos, não apenas em ambientes acadêmicos e nos órgãos públicos responsáveis pelo planejamento urbano, mas também nos meios populares. No âmbito do senso comum figuram como “vilões” da mobilidade urbana assuntos como os congestionamentos, a precariedade e superlotação de transportes públicos, valores tarifários abusivos e a quantidade de horas despendidas no trânsito.

Estas questões são, de fato, altamente relevantes para esta discussão, e o que se vivencia hoje são as consequências de uma gestão urbana despreparada para a condução da crescente urbanização que ocorreu, em especial, no fim dos anos 1960 até o final da década de 1980, quando “[...] as cidades brasileiras atingiram seu ápice de crescimento, se transformando em aglomerações urbanas que extravasavam os limites dos municípios iniciais” (COSTA, 2008, p. 22).

Nesta época não havia no Brasil nenhum instrumento de condução ordenada das políticas urbanas. A criação do Ministério do Desenvolvimento Urbano, em 1986, foi uma tentativa de integrar políticas de saneamento, habitação e transportes, que, por questões políticas, foi desarticulada no início dos anos 90 (BRASIL, 2004, p. 13).

Paralelamente, os investimentos eram direcionados para a construção de estradas e para o estabelecimento da indústria automobilística no país. Não havia suporte do governo federal ou dos governos estaduais para o planejamento local, ficando a cargo dos municípios estabelecer seus próprios modelos de urbanização e gestão viária.

Ao final deste longo período em que houve várias mudanças institucionais na condução da política urbana e, principalmente durante o final dos anos 80 e início dos anos 90, quando o processo de urbanização atingiu proporções ainda mais extraordinárias, percebe-se que o tratamento inadequado da questão urbana pelo poder público foi um dos fatores que contribuíram para a consolidação de padrões de desenvolvimento urbano que, atualmente, se configuram como grandes problemas que precisam ser enfrentados. (BRASIL, 2004, p. 11).

Sem uma política inclusiva e norteadora sobre a mobilidade urbana e, ao mesmo tempo, com uma população crescente e a urgente necessidade de expansão

das áreas urbanas, as cidades brasileiras foram se alargando de maneira desordenada, priorizando as necessidades de deslocamento individuais.

O automóvel foi transformado no módulo de desenho das vias, que por sua vez, exerciam também o papel de facilitadoras no processo de incorporação de glebas ainda desocupadas e desarticuladas do tecido urbano, promovendo assim o processo de expansão das nossas cidades. Essa forma de organização do espaço urbano, obtida através da implantação de bairros residenciais ou centros comerciais distantes, forçou o aumento das viagens motorizadas para atender às necessidades diárias de deslocamento da população, estabelecendo o modelo de cidades onde as desigualdades sociais, traço marcante da sociedade brasileira, foram cristalizadas na ocupação do solo urbano. (VACCARI; FANINI, 2012, p.12).

A priorização dos veículos motorizados individuais tornou os espaços urbanos inchados, marcados por congestionamentos e pela poluição sonora e do ar. Essa realidade tem atualmente grande influência na construção da percepção popular de que a mobilidade urbana se limita apenas a garantia de acesso aos meios de transporte, e é consequência de uma gestão urbana que atuou por muitos anos de forma restrita. Neste entendimento, uma política de mobilidade deveria realizar uma “[...] gestão eficaz do fluxo de circulação, aumentando a capacidade das vias para automóveis, a fim de obter ganhos em fluxo e rapidez” (BOURDAGES; CHAMPAGNE, 2012, p. 6, tradução nossa). O poder público deveria estar munido de “técnicos que trabalham com instrumentos matemáticos e físicos para otimizar a circulação de pessoas e mercadorias dentro das condições existentes do sistema viário e do sistema de transporte público. Com muita frequência, esta otimização implica na priorização do automóvel” (VASCONCELLOS, 2000, p.90).

No entanto, uma concepção mais recente aponta que a gestão eficaz da mobilidade urbana se realiza, mais do que pelo mero provimento de meios de transporte, por um conjunto integrado de políticas que garantam acesso e circulação de forma segura e democrática aos centros urbanos.

Os debates avançam na necessidade de superar efetivamente os limites setoriais e adotar um conceito de mobilidade urbana que oriente as ações necessárias para a implementação de uma política que permita aos cidadãos o direito de acesso seguro e eficiente aos espaços urbanos e que devolva às cidades o atributo de sustentabilidade socioeconômica e ambiental que muitas perderam. **Este conceito tem como ponto de partida a percepção de que transporte não é um fim em si mesmo, mas uma forma da população acessar os destinos desejados na cidade. Desta forma, o sistema de mobilidade urbana pode ser considerado como um conjunto estruturado de modos, redes e infraestruturas que garante o**

deslocamento das pessoas na cidade e que mantém fortes interações com as demais políticas urbanas. (BRASIL, 2005, p. 10, grifo nosso)

Isso quer dizer que o assunto deve ser tratado de forma sistêmica nos municípios, agregando sim a temática do transporte público ou individual, mas também, e principalmente, as diretrizes de ocupação e uso do solo, aspectos econômicos, demográficos, ambientais e tecnológicos.

Pensar a mobilidade urbana significa entender e incorporar fatores econômicos como a renda do indivíduo; sociais como a idade e o sexo; intelectual como a capacidade para compreender e codificar mensagens e até de limitação física (temporária ou permanente) para utilizar veículos e equipamentos do transporte. [...] Ela é um dos fatores fundamentais para o desenvolvimento econômico, inclusão social e para a equidade de apropriação do espaço urbano, sendo determinante para a qualidade de vida dos habitantes de qualquer cidade (VACCARI; FANINI, 2012, p.10-11).

Esta percepção mais ampla sobre a mobilidade urbana está contemplada na Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável vinculada ao Ministério das Cidades e instituída pela lei 12.587/2012, que passou a vigorar em 13 de abril de 2012 (BRASIL, 2012). A lei estabelece que os municípios com mais de 20.000 habitantes devem elaborar um plano de mobilidade urbana, integrado ou não a seus respectivos planos diretores, no prazo de três anos da promulgação da lei.

Para apoiar os municípios na implantação destes planos o Ministério das Cidades lançou uma série de publicações relacionadas ao desenvolvimento urbano, dentre elas o “Caderno MCidades Mobilidade Urbana” e o “PlanMob – Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana”. Nestes documentos, norteadores da construção dos Planos de Mobilidade Urbana municipais, a mobilidade urbana sustentável é definida como

[...] o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. (BRASIL, 2004, p. 13).

Verifica-se que no momento, ao menos no plano do discurso, busca-se priorizar as alternativas de transporte diferentes dos automóveis, como os coletivos e não motorizados. A mobilidade urbana também passa a ser encarada como uma forma de tornar os espaços urbanos mais humanizados, buscando garantir aos cidadãos uma facilidade de acesso aos espaços de trabalho, estudo e lazer, não apenas pela

melhoria dos meios de transporte, mas por um planejamento urbano inclusivo. Além disso, nesta nova visão, a mobilidade deve ser pensada de maneira a minimizar as desigualdades espaciais e garantir a sustentabilidade ambiental.

2.2 MOBILIDADE URBANA EM CURITIBA

As bases do planejamento urbano no município de Curitiba estão fundadas em seu Plano Diretor, aprovado em 1966. Esta nova proposta de planejamento urbano veio substituir o plano Agache¹, iniciado na década de 1940 e que previa um modelo de desenvolvimento radial² para a cidade.

A instituição do plano diretor de Curitiba envolveu a realização de um concurso público, em 1964, para a elaboração do Plano Preliminar de Urbanismo, e a criação, em 1965, do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), para acompanhar este trabalho.

O plano foi concebido a partir do tripé transporte coletivo, sistema viário e uso do solo na capital paranaense (CURITIBA, 2014c). O padrão radial anteriormente previsto foi alterado para um modelo de crescimento linear, com vistas a ligar os extremos da cidade por meio de eixos estruturais, compostos por uma via central para transporte coletivo em

[...] canaletas exclusivas, ladeado por vias lentas destinadas à circulação de veículos de transporte individual, onde prevalece o tráfego lento ou descontínuo, característico das áreas comerciais [...]. Paralelo a estes setores seriam implantadas vias externas, ou vias rápidas, com sentidos opostos de circulação (Bairro-Centro e Centro-Bairro)” (IPPUC, 2004, p. 28).

O plano buscava também obter um maior adensamento e a ocupação da cidade no sentido dos eixos estruturais. Foram estabelecidos os padrões de zoneamento e permitida a construção de edifícios em áreas contíguas a estas vias.

¹ Estruturas urbanas como o Centro Cívico e o Calçadão da Rua XV de Novembro foram propostas pelo Plano Agache, que previa a organização da cidade em Centros Funcionais e a implantação de galerias e passeios para pedestres no centro da cidade. No entanto, o plano não contemplava vias de fluxo amplo nas áreas centrais e, com a crescente urbanização e aumento da população, foi necessário propor um novo modelo de desenvolvimento para a cidade (GNOATO, 2006).

² O desenvolvimento radial consiste de “um padrão de desenvolvimento circular baseado em anéis que expandem a cidade do centro para as periferias” (MIRANDA, 2010, p.17). Neste modelo as cidades possuem um corpo central e um sistema radial que cruza o centro, se expandindo de forma igual para todos os lados e adquirindo uma fronteira circular (FIRMINO, 2011).

Estas avenidas seriam margeadas por torres isoladas formando monumentos esculturais e se apresentariam mescladas com residências individuais e jardins propiciando, dentro dos padrões do urbanismo modernista, uma adequada densidade e salubridade (SOUZA, 2000, p. 2).

As ideias de preservação das construções históricas e as ruas comerciais centrais voltadas para os pedestres, a construção de parques e preservação de áreas verdes para prevenção de enchentes também constavam no projeto. Além disso, a partir da proposta de zoneamento e de industrialização é que se concebeu a Cidade Industrial de Curitiba, projetada alguns anos mais tarde, em 1974 (IPPUC, 2004, p.34).

A dinâmica do crescimento populacional e mudanças econômicas, culturais, ambientais e sociais nos anos seguintes levaram a revisões do Plano Diretor, realizadas em 1999 e 2004.

Passados mais de 40 anos da elaboração do Plano Diretor, as consequências das decisões aprovadas na época se tornam evidentes. A Curitiba que se conhece atualmente foi moldada por esta proposta de 1966. Se por um lado estas proposições colocaram a cidade em evidência nos cenários nacional e internacional, pela inovação em planejamento urbano, também foram e são até hoje alvo de críticas.

Para Moura (2009), o ideário de ocupação das áreas adjacentes aos eixos estruturais causou o agravamento das desigualdades sociais, propiciando moradia central, com grande estrutura de serviços, à uma parcela da população com melhores condições, e “empurrando” as classes menos favorecidas para as regiões periféricas, inclusive para municípios da Região Metropolitana de Curitiba (RMC). “Assim, o sistema funcionou como indutor de uma ocupação seletiva e como expulsor em determinadas áreas de ocupação antiga ou carente” (MOURA, 2009, p. 229).

Tremarim (2002, p.180) sustenta esta visão afirmando que o planejamento urbano de Curitiba gerou problemas, entre os quais destacam-se a “[...] excessiva valorização imobiliária dos SE Norte e Sul e a consequente expansão horizontal da ocupação urbana pelos municípios metropolitanos limítrofes, criando franjas muito adensadas em áreas quase sempre impróprias”.

Alguns pesquisadores apontam também para a imparcialidade dos tomadores de decisão e para a falta de participação popular na construção do Plano Diretor. Para Moura (2009),

[...] o modelo de Curitiba mantém um envolvimento bastante seletivo dos diferentes atores urbanos no processo de planejamento e gestão. Representantes de segmentos associados ao poder público têm acesso e exercem influência na tomada de decisões e no compromisso por sua concretização. Segmentos populares fazem-se presentes em apenas alguns momentos históricos – uma exclusão que se confirma na inexistência de canais democráticos de participação, ou na fragilidade de poucos conselhos instituídos (MOURA, 2009, 241).

Esta realidade da não participação popular nas decisões vem sendo modificada, a exemplo da experiência de revisão do Plano Diretor de Curitiba em 2014, que prevê a realização de audiências públicas e espaços de debate dos cidadãos a respeito das temáticas de interesse sobre o futuro da cidade, conforme demonstrado a seguir.

3 DADOS UTILIZADOS

3.1 REVISÃO DO PLANO DIRETOR DE CURITIBA EM 2014

Em 2014, a prefeitura de Curitiba iniciou, em parceria com o IPPUC, uma série de consultas públicas e debates para uma nova revisão do Plano Diretor, em consonância com a lei 10.257/2001, que prevê a revisão dos planos diretores municipais a cada 10 anos. A apresentação do texto final, e envio para a Câmara de Vereadores estão marcadas para novembro de 2014 (CURITIBA, 2014c).

O processo de revisão está sendo realizado ao longo do ano de 2014 e propõe 19 audiências públicas, das quais 10 já aconteceram entre março e junho de 2014. Também foram realizadas Oficinas de Capacitação e Diagnóstico em 10 regionais da cidade e estão programadas 4 oficinas nas universidades da capital em agosto e setembro (CURITIBA, 2014b).

Além disso, compõe esta consulta pública para revisão do Plano Diretor, o programa Urbanista Mirim, com o intuito de envolver os alunos da rede pública municipal de educação (CURITIBA, 2014c). Com o tema “Como quero que Curitiba seja nos próximos 10 anos? ”, o envolvimento dos alunos acontece por meio de um projeto já existente na Secretaria Municipal de Educação, o jornal “Extra, extra! ”, em que os alunos realizam entrevistas, coletam dados e opiniões da população, e

produzem matérias que são divulgadas no site da escola e no Portal do Conhecimento³.

As contribuições também são realizadas por meio da página da prefeitura na Internet, pelo envio de sugestões de acordo com os temas Estrutura Urbana, Instrumentos Política Urbana, Meio Ambiente e Cultura, Mobilidade e Transporte, Habitação, Segurança e Defesa Social, Desenvolvimento Social, Desenvolvimento Econômico, Sistema de Planejamento Urbano e Gestão Democrática (CURITIBA, 2014c).

3.2 ALGUNS DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA EM CURITIBA

Em 2013 o IPPUC iniciou a preparação para a revisão do Plano Diretor de Curitiba, com a coleta e análise de dados sociais, demográficos, ambientais e econômicos sobre as 9 administrações regionais de Curitiba. A partir destas informações elaborou-se um diagnóstico técnico sobre cada regional, que foi revisitado em 2014 durante as Oficinas de Capacitação e Diagnóstico (CURITIBA, 2014d).

As oficinas aconteceram entre os meses de março e abril de 2014 e tiveram a participação de aproximadamente 800 pessoas, em 9 regionais e na futura regional do Tatuquara (CURITIBA, 2014d), com o objetivo de “capacitar a população para participar da revisão do Plano Diretor; identificar a percepção atual da comunidade sobre a cidade e sua Regional; e detectar a visão da comunidade a respeito da cidade e da Regional que desejam” (CURITIBA, 2014b).

Nos encontros os participantes foram instruídos sobre o que é o Plano Diretor, sua legislação, etapas de elaboração e formas de participação social para sua construção. Além disso, participaram de dinâmicas de grupo para identificar os principais aspectos a serem desenvolvidos em cada regional. As discussões, apontamentos e sugestões colocadas pelas comunidades nas Oficinas de Capacitação e Diagnóstico foram reunidas em 9 relatórios disponíveis no site da prefeitura de Curitiba.

Estes relatórios são compostos pela caracterização territorial, histórica e demográfica, e de levantamentos técnicos e perceptivos sobre as 9 áreas, divididos

³ <http://www.cidadedoconhecimento.org.br/cidadedoconhecimento/>

em termos “Socioeconômicos”, “Patrimônio Ambiental”, “Mobilidade e Transporte” e “Estruturação Urbana e Habitação” (CURITIBA, 2014d).

Para os fins deste artigo foram analisados estes relatórios, produzidos a partir do levantamento técnico e comunitário, especificamente na seção referente a “Diagnóstico Comunitário: Análise”. Foi realizada a leitura e sistematização das percepções da comunidade neles relatadas.

Na sistematização foram identificados 56 apontamentos sobre “Mobilidade e Transporte”, dos quais foram verificados pontos de convergência, que permitiram sua classificação em 5 temas: Barreiras Físicas e Integração com outras regiões; Condições de vias, calçadas e ciclovias; Transporte Público; Dependência socioeconômica de outras regionais; e Crescimento Populacional (Tabela 1), conforme relatado a seguir.

4 RESULTADOS

Tabela 1 – Sistematização dos apontamentos realizados a respeito do tema “Mobilidade e Transporte”

REGIONAL	Barreiras Físicas e Integração com outras regiões	Condições de vias, calçadas e ciclovias	Transporte Público	Dependência socioeconômica de outras regionais	Crescimento Populacional
Boqueirão	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilidade comprometida por dificuldade de transposição das barreiras físicas: Rio Belém, Ribeirão dos Padilhas, Linha Férrea, Parque Iguaçu e Linha Verde • Integração da regional com outras áreas da cidade e com a RMC realizada principalmente pela Rua Francisco Derosso e Avenida Marechal Floriano realizam • Poucas vias de ligação 	<ul style="list-style-type: none"> • Pavimentação precária, com poucas áreas de drenagem • Carência de ciclovias e passeios 	-	-	-
Bairro Novo	<ul style="list-style-type: none"> • Dificuldade de acesso aos bairros da porção Sul da regional e precariedade de vias de acesso a outras regionais devido a barreiras físicas: Contorno Leste, linha férrea, Ribeirão do Padilha, Rio Iguaçu 	<ul style="list-style-type: none"> • Insatisfação com as vias: ausência de pavimentação, ciclovias, calçadas e acessibilidade, especialmente nos bairros Umbará e Ganchinho 	<ul style="list-style-type: none"> • Sobrecarga do Terminal do Sítio Cercado • Pouca cobertura de transporte coletivo na porção sul da regional 	-	-
Boa Vista	<ul style="list-style-type: none"> • Dificuldades de acesso próximo à linha férrea (barreira física) • Influência da conturbação com municípios da RMC sobre a mobilidade urbana na regional (grandes congestionamentos nas vias de acesso dos municípios da RMC à Curitiba e vice-versa) 	<ul style="list-style-type: none"> • Pavimentação e manutenção ao longo das vias precárias em algumas áreas da regional • Precariedade de calçadas e acessibilidade na região causadas, em parte, pelo desconhecimento da população sobre padrões de urbanização e falta de fiscalização • Ciclovias limitadas ao entorno dos parques 	<ul style="list-style-type: none"> • Desigualdade interna na regional com avaliação positiva do eixo estrutural da Avenida Paraná e precariedade de transporte público nos bairros afastados do centro, em especial Abranches, Taboão e Pilarzinho e poucas linhas para deslocamento interno na regional • Sugestão de criação de um terminal de ônibus no bairro Pilarzinho 	-	-

CIC	<ul style="list-style-type: none"> Alta incidência de trânsito pesado para atendimento às indústrias na região e grande circulação de veículos e ônibus para atender a demanda de deslocamento dos funcionários destas indústrias Congestionamentos na Avenida Juscelino Kubitschek criam barreiras e tornam difícil a circulação interna na regional (necessidade de cruzamentos em desnível) Disputa de espaço com trânsito pesado e falta de rotas de fuga Melhorias no sistema viário para interligação com outras regionais e com os municípios da RMC, em especial, Araucária 	<ul style="list-style-type: none"> Precariedade de calçadas e de ciclovias, tornando difícil a circulação de pedestres e ciclistas (as ciclovias são consideradas como uma alternativa para deslocamento dos trabalhadores das indústrias) 	<ul style="list-style-type: none"> Necessidade de ampliação do sistema de transporte público, com instalação de mais linhas e terminais 	<ul style="list-style-type: none"> Sugestão de instalação de ruas providas de infraestrutura, comércio e serviços, para redução da necessidade de deslocamento e autonomia em relação a outras localidades 	-
Cajuru	<ul style="list-style-type: none"> Linha verde e linhas férreas vistas como obstáculos para circulação interna na regional e para acesso a outras regionais (poucas vias em desnível) 	<ul style="list-style-type: none"> Priorização de acesso a automóveis e pouca estrutura para pedestres e ciclistas Pavimentação e calçadas em más condições e pouca oferta de ciclovias 	<ul style="list-style-type: none"> Desigualdade de provimento de transporte público entre os bairros, sendo Cajuru e Capão da Imbuia providos de terminais e demais bairros com poucas alternativas de linhas para deslocamento intraregional 	-	-
Matriz	<ul style="list-style-type: none"> Atração da população das regionais do entorno e dos municípios da RMC devido a oferta de comércio e serviços Vias congestionadas devido ao grande fluxo de pessoas e automóveis Sugestão do uso de semáforo inteligente e integração temporária Necessidade de organização do tráfego pesado que circula na região para atendimento ao comércio Linha férrea vista como obstáculo 	<ul style="list-style-type: none"> Precariedade dos passeios dificulta deslocamento de pedestres 	<ul style="list-style-type: none"> Eixos estruturais avaliados positivamente, mas percepção de necessidade de mais investimentos em transporte coletivo, em detrimento do individual Linha de metrô como alternativa para complementar a oferta de transporte da região, devendo esta contornar a regional e ser integrada a outros modais de transporte 	-	-

Pinheirinho	<ul style="list-style-type: none"> Poucas vias de interligação da regional com outras localidades, sendo que as vias existentes são consideradas como muito congestionadas Linha Verde considerada como barreira física, uma vez que no trecho em que cruza a regional possui obras inacabadas e com poucas vias de cruzamento 	<ul style="list-style-type: none"> Precariedade de calçadas e ciclovias 	<ul style="list-style-type: none"> Transporte coletivo bem avaliado na regional 	<ul style="list-style-type: none"> Ausência de atividade econômica robusta demanda deslocamento da população para outras regionais, aumentando a necessidade de deslocamentos 	<ul style="list-style-type: none"> O aumento da população na regional agrava os problemas de mobilidade
Tatuquara	<ul style="list-style-type: none"> Poucas vias de acesso a regional - BR 116 principal acesso 	<ul style="list-style-type: none"> Carência de pavimentação e de calçamento 	<ul style="list-style-type: none"> Poucas linhas de transporte coletivo e dependência do Terminal do Pinheirinho 	<ul style="list-style-type: none"> Dependência econômica de outras regionais aumenta a demanda de deslocamentos 	<ul style="list-style-type: none"> Explosão demográfica agrava problemas de locomoção
Portão	<ul style="list-style-type: none"> Rio Barigüi e antiga ferrovia identificados como obstáculos a circulação (poucas opções de cruzamento dificultando interligação com outras regionais) 	<ul style="list-style-type: none"> Pavimentação precária, falta de acessibilidade e infraestrutura para ciclista 	<ul style="list-style-type: none"> Transporte coletivo tido como positivo, com melhorias a serem feitas na frequência dos ônibus e valor da tarifa 	-	<ul style="list-style-type: none"> Congestionamentos causados pela grande atividade comercial e expansão residencial na regional
Santa Felicidade	<ul style="list-style-type: none"> Poucas vias de acesso a outras regionais e pouca integração com a RMC Trânsito intenso no viaduto do Orleans, uma das poucas alternativas para cruzar a BR 277 Contorno Norte considerado via de acesso a regional, mas também rota de fuga para criminosos 	<ul style="list-style-type: none"> Áreas periféricas carecem de pavimentação e manutenção de vias 	<ul style="list-style-type: none"> Terminal de Santa Felicidade sobrecarregado Pouco atendimento de transporte coletivo (em especial em áreas de ocupação irregular, como Três Pinheiros) 	-	-

Analisando a tabela 1, verificou-se pelo item “Barreiras Físicas e Integração com outras regiões” que é comum a percepção das comunidades a respeito da existência de barreiras físicas que prejudicam a circulação e acesso a todas as regionais. Estas barreiras podem ser naturais ou relativas a estrutura urbana. São identificadas como barreiras naturais os rios e córregos, tais como o Rio Belém e o Iguaçu, que dispõem de poucas opções de vias de cruzamento. As demais se formam pela própria disposição dos meios urbanos, como as linhas férreas, avenidas e rodovias, como a Linha Verde e o Contorno Leste, que possuem poucas vias de cruzamento em desnível (principalmente nas regiões mais afastadas do centro da cidade), e os congestionamentos, que por serem constantes em algumas vias, dão a sensação de bloqueio da região (como a Avenida Juscelino Kubitschek, na regional CIC).

A precariedade do pavimento, dos passeios e das ciclovias também foi percebida como um fator que dificulta a mobilidade, conforme demonstrado no item “Condições de vias, calçadas e ciclovias”. Em todas as regionais há a percepção de que estruturas urbanas se apresentam em más condições em alguns pontos da cidade, sendo que uma melhor estrutura, manutenção e ampliação de calçadas e ciclovias poderia ser uma alternativa para desafogar o trânsito, já que seria um estímulo a utilização de outros meios de deslocamento, que não o automóvel ou o transporte público.

A respeito do item “Transporte Coletivo, constataram-se desigualdade internas em diversas regionais, sendo que há a percepção de que, dentro de uma mesma regional, os diferentes bairros são mais ou menos atendidos pelo sistema de transporte público. Observou-se que, em geral, os bairros periféricos e limítrofes com os municípios da RMC, são menos providos de linhas de ônibus diretas e de terminais, sendo necessário utilizar linhas alimentadoras, tanto para deslocamentos para outras regionais, quanto intraregionais. Foram realizados também alguns apontamentos sobre sobrecarga do sistema de transporte público e a necessidade de instalação de mais linhas e terminais, para reduzir a dependência de terminais como o Pinheirinho e Sítio Cercado.

Conforme demonstrado no item “Dependência socioeconômica de outras regionais”, a pouca oferta de atividades de comércio ou indústrias foi considerada como um ponto importante para a mobilidade e circulação nas regionais CIC,

Pinheirinho e Tatuquara, uma vez que demanda o deslocamento da população para outras regionais para obtenção de serviços e emprego. Na CIC, embora seja alta a concentração de indústrias, a percepção da comunidade é de que há poucas opções de serviços e mesmo de infraestrutura urbana, se comparada a receita gerada pela regional ao município.

Nas regionais Pinheirinho, Tatuquara e Portão o “Crescimento Populacional” foi considerado como um aspecto relevante para a mobilidade, uma vez que o aumento populacional gera aumento da demanda por deslocamentos. Esta preocupação verifica-se especialmente no Tatuquara, onde o aumento da população não está sendo acompanhado por uma infraestrutura urbana adequada, o que tem trazido, além de problemas de circulação, situações de ocupação irregular e habitações precárias.

Após a análise do tema “Mobilidade e Transporte” observou-se nos relatórios a presença de itens relacionados a mobilidade urbana também nas subdivisões de assuntos que não contemplam diretamente esta questão, como nos temas “Socioeconômicos”, “Patrimônio Ambiental” e “Estruturação Urbana e Habitação”. Sendo assim, o levantamento e categorização destes itens também foram realizados, conforme demonstrado na tabela 2.

Tabela 2 - Sistematização dos apontamentos sobre mobilidade urbana nas categorias de assuntos “Socioeconômicos”, “Patrimônio Ambiental” e “Estruturação Urbana e Habitação”

Barreiras Físicas e Integração com outras regiões	Condições de vias, calçadas e ciclovias	Desigualdades Internas	Dependência socioeconômica de outras regionais	Crescimento Populacional	Espaço Territorial para Crescimento
<ul style="list-style-type: none"> • Avenida Juscelino Kubitschek tida como principal via de acesso, porém, vista como obstáculo devido ao trânsito pesado e pela falta de vias alternativas (CIC) • Grande quantidade de limites e barreiras físicas na regional: Linha Verde, BR 277, linhas férreas, canal Belém, rios Atuba e Iguaçu (CAJURU) • Linha férrea que cruza a área central impacta na mobilidade urbana (barreira física) e causa poluição sonora (MATRIZ) • Insegurança inibe presença de pedestres (MATRIZ) • Linha Verde identificada como principal ponto de ligação com outras regionais, mas também como obstáculo devido a poucos cruzamentos (PINHEIRINHO) 	<ul style="list-style-type: none"> • Potencial turístico na região do Parque Iguaçu e Zoológico de Curitiba dificultado pela ausência de linhas de transporte público que cubram este itinerário, falta de ciclovias e calçadas e insegurança no local (BOQUEIRÃO) • Porção Sul com baixa densidade populacional, com vias estreitas e não pavimentadas (BAIRRO NOVO) • Área bem provida de transporte coletivo, com necessidade de ampliação e de incentivo a outros modais, como a bicicleta (MATRIZ) 	<ul style="list-style-type: none"> • Eixo de concentração industrial ao longo da avenida Marechal Floriano Peixoto e Rua Francisco Derosso (BOQUEIRÃO) • Algumas áreas da regional mais bem providas de serviços (BOA VISTA) • Grandes desigualdades internas na região em termos de oferta de lazer, cultura, serviços, educação e saúde (CAJURU) • Porção Norte da regional identificada como mais bem provida de infraestrutura e serviços (PINHEIRINHO) • Capão Raso, Pinheirinho e norte do Tatuquara melhor providos de serviços (PINHEIRINHO) • Porção Norte tida como bem estruturada (em especial nos arredores do sistema trinário) e porção Sul como mais carente de serviços e infraestrutura (SANTA FELICIDADE) 	<ul style="list-style-type: none"> • Poucas opções de lazer e cultura – percepção de que opções de lazer e cultura estão concentradas na área central do município (BAIRRO NOVO) • Carência de equipamentos de lazer e cultura (CIC) • Carência de equipamentos de cultura (CAJURU) • Carência de áreas verdes e equipamentos de lazer (PINHEIRINHO) • Ausência de atividade comercial significativa, exceto por algumas ruas específicas, dependência de outras regionais para emprego, em especial, da regional CIC (PINHEIRINHO) • Carência de equipamentos e serviços públicos, com consequente dependência de outras regionais (TATUQUARA) 	<ul style="list-style-type: none"> • Percepção de recente explosão demográfica, com vinda para a região de pessoas de diferentes origens e culturas (PINHEIRINHO) • Mercado imobiliário, ocupações irregulares e transferências de famílias pelo poder público tem causado aumento excessivo da população, sem provimento de infraestrutura necessária (TATUQUARA) • Aumento da população exige mais disponibilidade de estrutura pública (PORTÃO) 	<ul style="list-style-type: none"> • Área com potencial de ocupação (BAIRRO NOVO) • Porção Sul percebida como área de potencial crescimento do município (BAIRRO NOVO) • Áreas conturbadas x áreas verdes (preocupante devido a pressão imobiliária) x áreas com potencial para crescimento ao longo dos eixos estruturais já estabelecidos (BOA VISTA) • Proliferação de empreendimentos residenciais pode ser uma ameaça para a preservação dos espaços verdes (BOA VISTA) • Regional mais populosa, com população crescente devido a instalação de residenciais e espaço para crescimento (BOA VISTA) • Subutilização dos imóveis devido a supervalorização imobiliária (MATRIZ) • Área supervalorizada pelo mercado imobiliário, dificultando a ocupação e ocasionando espaços vazios que dão lugar a atividades ilícitas (MATRIZ) • Pressão imobiliária em áreas com áreas verdes remanescentes (PORTÃO)

Alguns apontamentos se mostraram semelhantes aos já mencionados no item “Mobilidade e Transporte”, porém, duas outras considerações foram recorrentes entre as regionais, conforme descrito a seguir.

A primeira delas foi disposta na categoria “Desigualdades Internas”, que apontou para uma percepção da comunidade de que há grande disparidade de infraestrutura e provimento de serviços entre os bairros que compõe uma mesma regional. Isso se dá principalmente nos bairros periféricos, que fazem divisa com municípios da RMC. Apontou-se também para as poucas opções de cultura e lazer nestas localidades, de forma que, para se ter acesso a estes serviços é necessário se deslocar para áreas mais centrais.

A segunda categoria verificada foi “Espaço Territorial para Crescimento”. Percebeu-se que, enquanto nos bairros periféricos a existência de espaço para expansão do município atrai novos empreendimentos e ocasiona aumento populacional nestas regiões, na área central há um movimento contrário, de esvaziamento, devido a supervalorização imobiliária. Desta forma, há uma preocupação com a grande quantidade de imóveis desocupados na área central (que levam ao problema da segurança, devido ao pouco movimento nos horários não comerciais e uso indevido destes espaços para atividade ilícitas), e, ao mesmo tempo, uma expansão desordenada para áreas mais afastadas, devido ao menor custo de habitação. Essa situação tem impacto na mobilidade urbana, no sentido de que infraestrutura, comércio e serviços permanecem concentrados nas áreas centrais, gerando um movimento pendular de deslocamento (residência – trabalho/ estudo/ serviços –residência).

5 CONCLUSÃO

Este trabalho pretendeu elencar alguns dos principais desafios da gestão da mobilidade urbana no município de Curitiba. Foi apresentado inicialmente um apanhado histórico sobre a legislação e os modelos de gestão adotados nas últimas décadas. Verificou-se que o entendimento sobre mobilidade urbana é cada vez mais sistêmico, sendo relacionado a um conjunto de medidas econômicas, sociais, ambientais, demográficas e tecnológicas, e não apenas ao provimento de transporte.

Em seguida abordou-se a mobilidade urbana em Curitiba. Observou-se que as principais estruturas urbanas da capital paranaense foram concebidas em seu Plano Diretor, aprovado em 1966 e que está passando por uma revisão em 2014. A análise dos relatórios gerados em 10 Oficinas de Capacitação e Diagnóstico, realizadas pela prefeitura de Curitiba junto à comunidade, nas administrações regionais, possibilitou a categorização dos temas prioritários relacionados a mobilidade urbana, sendo estes Barreiras Físicas e Integração com outras regiões; Condições de vias, calçadas e ciclovias; Transporte Coletivo; Desigualdades Internas; Dependência socioeconômica de outras regionais; Crescimento Populacional e Espaço Territorial para Crescimento.

Entende-se que as informações analisadas representam a percepção de uma parcela da população, significativa por englobar moradores de todas as áreas do município, e, ao mesmo tempo, restritiva, no sentido de apresentar questões levantadas pelo público participante das oficinas, refletindo situações cotidianas percebidas especificamente por aquelas pessoas.

Optou-se por não realizar a análise dos materiais das audiências públicas para revisão do Plano Diretor, devido à grande diversidade de assuntos discutidos nestes encontros, e por considerar que os relatórios das Oficinas de Capacitação e Diagnóstico seriam mais representativos da opinião da população em geral e focados nas necessidades de cada regional.

A partir do que foi exposto pode-se concluir que há um entendimento por parte dos moradores de Curitiba de que a mobilidade urbana não se restringe ao acesso a transporte. O fato de os relatórios das oficinas realizadas junto à população apresentarem questões relacionadas a mobilidade em diversos “macro temas” de discussão, tais como meio ambiente e aspectos socioeconômicos, reforça a ideia de

que a mobilidade é cada vez mais percebida como um assunto abrangente e não limitado a meios de transporte.

Verificou-se que a precariedade da oferta de infraestrutura, emprego e serviços, principalmente nos bairros mais afastados da região central, tem grande influência na mobilidade urbana, já que gera a necessidade de deslocamento da população até as regiões que ofertam estes serviços. Este deslocamento, por sua vez, é dificultado pela pouca disponibilidade de linhas diretas, que liguem as regiões periféricas, e moroso devido aos congestionamentos das vias que fazem a ligação entre estas regionais. Esta situação acaba por pressionar as estruturas existentes nas áreas que dela dispõe e ocasionar sua superlotação.

Pode-se dizer também que a população percebe a disponibilidade de áreas para expansão urbana nos bairros afastados do centro, mas há uma preocupação de que este crescimento não venha acompanhado de infraestrutura pública, como já vem acontecendo em algumas localidades (notadamente na região do Tatuquara), e que haja prejuízo a preservação ambiental, uma vez que muitos destes espaços ainda são de áreas verdes, que auxiliam na manutenção de uma qualidade mínima do ar e dos recursos hídricos.

Esta expansão vem acontecendo, em grande parte, pela supervalorização imobiliária na região central, que “empurra” a população com menores condições financeiras para áreas periféricas, criando a necessidade de seu deslocamento para o centro da cidade, e, ao mesmo tempo, gera esvaziamento da região central em horário não comercial, ocasionando outros problemas, como a falta de segurança e uso dos locais públicos para práticas ilícitas, tais como uso de drogas e prostituição.

Conclui-se, portanto, que os vários desafios a serem superados na área de mobilidade urbana tendem a ser resolvidos, cada vez mais, com a proposição de soluções sistêmicas, e não apenas relacionadas a transporte. Percebe-se uma tendência de ampliação da participação popular neste processo, seja pela crescente consciência da população de que ela pode, e deve, ser protagonista das mudanças que precisam ser realizadas para tornar sua região um espaço melhor para se viver, seja pela maior disponibilização por parte da gestão pública de meios para que esta participação popular aconteça, haja visto a diversidade de canais abertos pela prefeitura municipal de Curitiba para contribuição popular durante a revisão de seu Plano Diretor em 2014.

6 REFERÊNCIAS

BOURDAGES, J. ; CHAMPAGNE, E. Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport. **VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement**, Montréal, v. 11, 2012. Disponível em: <<http://vertigo.revues.org/11713>>. Acesso em : 12/08/2014.

BRASIL. Ministério das Cidades – **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável: Cadernos MCidades nº 6** – Ministério das Cidades, Brasília, 2004. Disponível em: < <http://www.capacidades.gov.br>>. Acesso em: 10/06/2014.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – **Mobilidade e Política Urbana: subsídios para uma gestão integrada**. Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005. Disponível em: < <http://www.capacidades.gov.br>>. Acesso em: 10/06/2014.

BRASIL. Decreto n. 12.587 de 03 de janeiro de 2012. Dispõe sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 04 jan. 2012. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 10/06/2014.

CORREA, R.; CUNHA, K.B.; BOARETO, R. **A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana**. 1. ed. São Paulo: Instituto de energia e meio ambiente, 2009.

COSTA, M. S. **Um índice de mobilidade urbana sustentável**. 274 f. Tese (Doutorado em Transportes) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-01112008-200521/pt-br.php>>. Acesso em: 24/06/2014.

DUARTE, F.; SÁNCHEZ, K.; LIBARDI, R.; **Introdução à mobilidade urbana**. 1. ed. Curitiba: Juruá, 2008.

GNOATO, L. **Curitiba, cidade do amanhã: 40 depois**. Vitruvius, São Paulo, v. 072.01, 2006. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.072/351>>. Acesso em: 12/08/2014.

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC). **Plano Diretor 2004 – O Planejamento Urbano de Curitiba**. IPPUC, 2004, 124 p. Disponível em:

<http://www.ippuc.org.br/visualizar.php?doc=http://admsite.ippuc.org.br/arquivos/documentos/D31/D31_012_BR.pdf>. Acesso em 23/06/2014.

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC). **Informativo Plano Diretor de Curitiba 2014**. IPPUC, 2014. Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br/planodiretor2014/arquivos/INFORMATIVO%20PLANO%20DIRETOR%20DE%20CURITIBA%202014%20COMPLETO.pdf>>. Acesso em: 22/08/2014.

MOURA, R. Os riscos da cidade-modelo. In: ACSERALD, H.(Org.). **A duração das cidades – Sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 219-254.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. Seminário debate desafios da revisão do Plano Diretor de Curitiba. **Prefeitura Municipal de Curitiba**, 15 agosto 2014(a). Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/seminario-debate-desafios-da-revisao-do-plano-diretor-de-curitiba/33830>>. Acesso em: 19/08/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. Oficinas preparam população para participar da revisão do Plano Diretor. **Prefeitura Municipal de Curitiba**, 13 agosto 2014(b). Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/oficinas-preparam-populacao-para-participar-da-revisao-do-plano-diretor/32317>>. Acesso em: 22/08/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. Plano Diretor 2014-2014. **Prefeitura Municipal de Curitiba**, 2014 (c). Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/planodiretor/>>. Acesso em: 22/08/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **A cidade que queremos – Regional Bairro Novo**. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2014 (d). 47 f. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/oficinas-nas-regionais/1626>>. Acesso em: 22/08/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **A cidade que queremos – Regional Boqueirão**. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2014 (e). 48 f. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/oficinas-nas-regionais/1626>>. Acesso em: 22/08/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **A cidade que queremos – Regional Boa Vista**. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2014 (f). 49 f. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/oficinas-nas-regionais/1626>>. Acesso em: 22/08/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **A cidade que queremos – Regional CIC**. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2014 (g). 46 f. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/oficinas-nas-regionais/1626>>. Acesso em: 22/08/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **A cidade que queremos – Regional Cajuru**. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2014 (h). 48 f. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/oficinas-nas-regionais/1626>>. Acesso em: 22/08/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **A cidade que queremos – Regional Matriz**. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2014 (i). 52 f. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/oficinas-nas-regionais/1626>>. Acesso em: 22/08/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **A cidade que queremos – Regional Pinheirinho**. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2014 (j). 57 f. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/oficinas-nas-regionais/1626>>. Acesso em: 22/08/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **A cidade que queremos – Regional Portão**. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2014(k). 48 f. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/oficinas-nas-regionais/1626>>. Acesso em: 22/08/2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. **A cidade que queremos – Regional Santa Felicidade**. Curitiba: Prefeitura Municipal de Curitiba, 2014 (l). 50 f. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/oficinas-nas-regionais/1626>>. Acesso em: 22/08/2014.

SOUZA, N. **Os eixos estruturais de Curitiba e a plasticidade das práticas**. In: SHCU 1990 – Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, v. 6, n. 3, 2000. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/issue/view/48>>. Acesso em: 12/08/2014.

TREMARIM, A. Críticas ao planejamento urbano de Curitiba a partir da análise do processo de verticalização dos Setores Estruturais Norte e Sul. **Revista Ra'eGa - O Espaço Geográfico em Análise**, Curitiba, v. 6, p. 163-181, 2002. Disponível em: <<http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs/index.php/raega/article/view/18524>>. Acesso em: 22/08/2014.

URBAN, R. G. **A história do sistema de transporte coletivo de Curitiba (1887/2000)**. 1. ed. Curitiba: Travessa dos Editores, 2004.

VACCARI, L.; FANINI, V. **Série de Cadernos Temáticos - Mobilidade Urbana**. Curitiba, Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Paraná (CREA-PR), 2011. Disponível em < http://www.crea-pr.org.br/index.php/index.php?option=com_phocadownload&view=category&download=538:mobilidade-urbana&id=37:cadernos-tecnicos&Itemid=95>. Acesso em: 05/07/2014.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.